Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2016–2017

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

601

Vragen van de leden **De Boer** en **Aukje de Vries** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *een tweede intercity van en naar Fryslân* (ingezonden 8 november 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijksma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 28 november 2016).

Vraag 1
Bent u bekend met de werkgroep Spoor in Fryslân en de brief die deze werkgroep op 5 november jl. aan de Tweede Kamer heeft gestuurd? Wat vindt u van deze brief?

Antwoord 1
De Werkgroep Spoor in Fryslân is een groep vrijwilligers met veel kennis van het spoor, die zich inzet voor het verbeteren van het spoorvervoer in Fryslân. Ik begrijp de zorgen van de werkgroep. Alle betrokken partijen zouden het liefst in december de tweede Intercity opnemen in de dienstregeling, zoals NS en Fryslân in 2012 afgesproken hebben. Maar er bleken problemen te zijn met de tractie- en energievoorziening. NS, ProRail en Fryslân hebben hard gewerkt om een oplossing te bedenken. Gelukkig is dat nu gelukt. Op 16 november 2016 hebben NS, Fryslân en ProRail afgesproken dat de tweede intercity naar verwachting eind 2017 gaat rijden op het traject Leeuwarden – Zwolle.

Vraag 2
Hoe luiden de oorspronkelijke afspraken dat er een tweede intercity tussen Fryslân en Zwolle zou komen en wie waren partij bij deze afspraken? Hoe hard waren c.q. zijn deze afspraken? Hoeveel betaalt de provincie Fryslân mee aan de extra trein en/of hoe ziet de rest van de financiering eruit?

Antwoord 2
De provincie Fryslân en NS hebben eind 2012 een aantal afspraken gemaakt. Een daarvan is dat NS met ingang van de dienstregeling 2017 op werkdagen vier treinen per uur zou rijden tussen Leeuwarden en Meppel. Per uur rijden er dan twee stoptreinen tussen Leeuwarden en Meppel plus twee intercity's tussen Leeuwarden en Zwolle. Randvoorwaarden waren wel dat de infrastructuur en de capaciteitstoedeling door ProRail dit toestonden. IenM was geen partij bij deze afspraken.

ah-tk-20162017-601
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2016

Via de Motie Koopmans is er in 2007 op de IenM-begroting € 160 miljoen gereserveerd voor de Sporendriehoek Groningen-Zwolle-Leeuwarden. De regio Noord-Nederland heeft zelf de regie over de inzet van deze middelen. Een deel van dit bedrag is ingezet voor meer treinen en een snellere verbinding van het Noorden met de Randstad. Fryslân draagt ook bij aan deze dienstregel door de jaarlijkse exploitatievergoeding, die de Provincie aan NS betaalt.

Vraag 3
Wat vindt u van het feit dat de afspraak blijkbaar niet wordt nagekomen, ook gelet op het feit dat de provincie fors heeft geïnvesteerd om een tweede volwaardige intercity naar de Randstad te realiseren?

Antwoord 3
Alle betrokken partijen zouden het liefst in december 2016 de tweede Intercity opnemen in de dienstregeling 2017, zoals afgesproken. De voorziene extra treinen vragen echter meer van de stroomvoorziening dan nu mogelijk is, ProRail heeft de infrastructuur daarom overbelast verklaard. Dat is voor overheden, vervoerders en reizigers heel jammer. NS, ProRail en Fryslân hebben hard gewerkt om een technische oplossing te bedenken en de benodigde financiering te regelen. Gelukkig zijn beide nu gelukt. De werkzaamheden zullen naar verwachting eind 2017 gereed zijn.

Vraag 4
Is een tweede intercityverbinding tussen Fryslân en de Randstad technisch te realiseren? Zo nee, waarom niet? Kan dat met ingang van de dienstregeling 2017? Zo nee, waarom niet? Waarom heeft NS dan de afspraak met de provincie gemaakt?

Antwoord 4
NS en Fryslân hebben afspraken over de extra intercity gemaakt met het voorbehoud dat de infrastructuur dit zou kunnen faciliteren. Strikt genomen kan de infrastructuur een tweede intercity aan, maar niet met het type treinen dat NS kan inzetten. Met dubbeldekkers zou het bijvoorbeeld wel kunnen, maar die heeft NS nodig op de drukste trajecten in de Randstad. Omdat NS er aan hecht dat de gewenste dienstregeling binnen niet al te lange termijn met het beschikbare materieel gerealiseerd kan worden, draagt zij in deze bijzonder situatie bij om de tractie- en energievoorziening hiervoor geschikt te maken.

Vraag 5
Wat zijn de knelpunten en hoe kunnen die opgelost? Hoe snel kan dat?

Antwoord 5
De tractie- en energievoorziening is onvoldoende om het voorziene treintype te faciliteren. Dit heeft te maken met de grote afstand tussen de onderstations op dit traject. Als er één onderstation uitvalt kan de «aanraakspanning» op de rails hoger zijn dan wettelijk is toegestaan. Een te hoge aanraakspanning is mogelijk gevaarlijk voor mensen en dieren die zich op of dichtbij het spoor bevinden. Inzet van ander materieel is een mogelijkheid, maar NS heeft dergelijke treinen niet beschikbaar.
Inmiddels is duidelijk welke maatregelen nodig zijn om dit op te lossen. ProRail bouwt al een extra onderstation in Heerenveen. Daarnaast zijn extra aanpassingen nodig op enkele onderstations. ProRail is bezig met voorbereidende werkzaamheden en het bestellen van componenten. Deze zullen in de loop van 2017 worden geïnstalleerd.

Vraag 6
Is het mogelijk om een extra intercityverbinding door een andere vervoerder te laten verzorgen als NS het niet op zich wil nemen om een extra verbinding tussen Fryslân en de Randstad te realiseren? Zo nee, waarom niet? Wie zijn hierin mogelijk geïnteresseerd?

Antwoord 6
NS en Fryslân willen graag zo snel mogelijk de extra intercityverbinding realiseren en hebben uitvoerig gekeken naar de verschillende mogelijkheden om al op korte termijn een extra intercity in te zetten. Het inzetten van andere treintypen, eventueel van andere vervoerders, blijkt echter praktisch niet haalbaar te zijn. In overleg met alle partijen is besloten dat NS de tweede intercity inpast zodra ProRail klaar is met de werkzaamheden.

Vraag 7
Kunnen deze vragen worden beantwoord vóór het Notaoverleg over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) voorzien op 28 november 2016?

Antwoord 7
Ja.